Loco. revue

N° 233

La revue des amateurs de chemins de fer

N° 233
OCTOBRE

3,00 F.

OCTOBRE 1963

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

loco-revue

N° 233

VOLUME XXII

OCTOBRE 1963

Editions : LOCO-REVUE

Le Sablen

AURAY

(MORBIHAN)

B. P. : 9

REVUE MENSUELLE

FONDÉE EN 1937

DIRECTEUR

Jean Edmond FOURNEREAU

Rédacteur en chef

Jean FOURNEREAU Fils

Téléphone 65

C.C.P. 2081-39 PARIS

R. C. Lorient 63 A 465

Paraît le 1er de chaque mois

NOTA. - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leurs auteurs. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,50 NF en timbres. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

SOMMAIRE

Le Chemin de Fer de Bolzano-Mendola ..... Page 370

Le réseau de la " Saumonnerie S/Truite 373

Les plus beaux modèles du monde 377

Le point sur les fabrications actuelles en chemins de fer miniatures : Les appareils de voies 380

Le Congrès MOROP 1963 382

Les petits moteurs électriques 387

En direct avec nos lecteurs 390

Contrôle électronique 392

Documentaire : Wagon transport autos, type TA 60 de la S.N.A.V. 394

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

Le St Gothard en version originale et à l'échelle du 1/86e

Décor et Corenan.

Les petits moteurs électriques (suite).

Changement automatique de positionnement des coulisses au 1/43e.

Documentaire : Les locomotives bi-fréquence C 20151 à 59 de la SNCF.

Wagon plat type SSY de la DB pour chargements lourds, un véhicule facile à réaliser à l'échelle.

Model Shopping.

En direct avec nos lecteurs.

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titelbild

Monsieur Y. SALEM, conduisant ici l'une de ses locomotives : la T106 040 T du GWR, possède une extraordinaire collection de modèles ; nous vous en présentons quelques pièces en nos pages 377 à 379.

On the engine, Mister Y. SALEM who owns a magnificient collection of live steam models. The one illustrated above is a 040 T of the G.W.R. (See pages 377/379).

Herr Y. SALEM, hier auf seiner 040 T/G.W.R., besitzt eine wunderbare Sammlung " richtiger " Dampflokomotiv-Modelle, von denen wir Ihnen einige auf Seite 377 ff zeigen.

Cliché : Collection Y. SALEM.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** Maisons spécialisées ainsi que dans les **Bibliothèques des Gares** S. N. C. F. de la Région Parisienne et des grandes Villes de Province (289 points de Vente dont 71 à PARIS).

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,00 F.	3,50 F. ou 2,80 DM. ou 4 SH. 9 ou Dollar 0,70
Abonnement Annuel Annual Subscription	30 F. (1)	35,00 F. (2) ou 28 DM. ou 47 SH. 6 ou Dollar 7,00

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 31.50

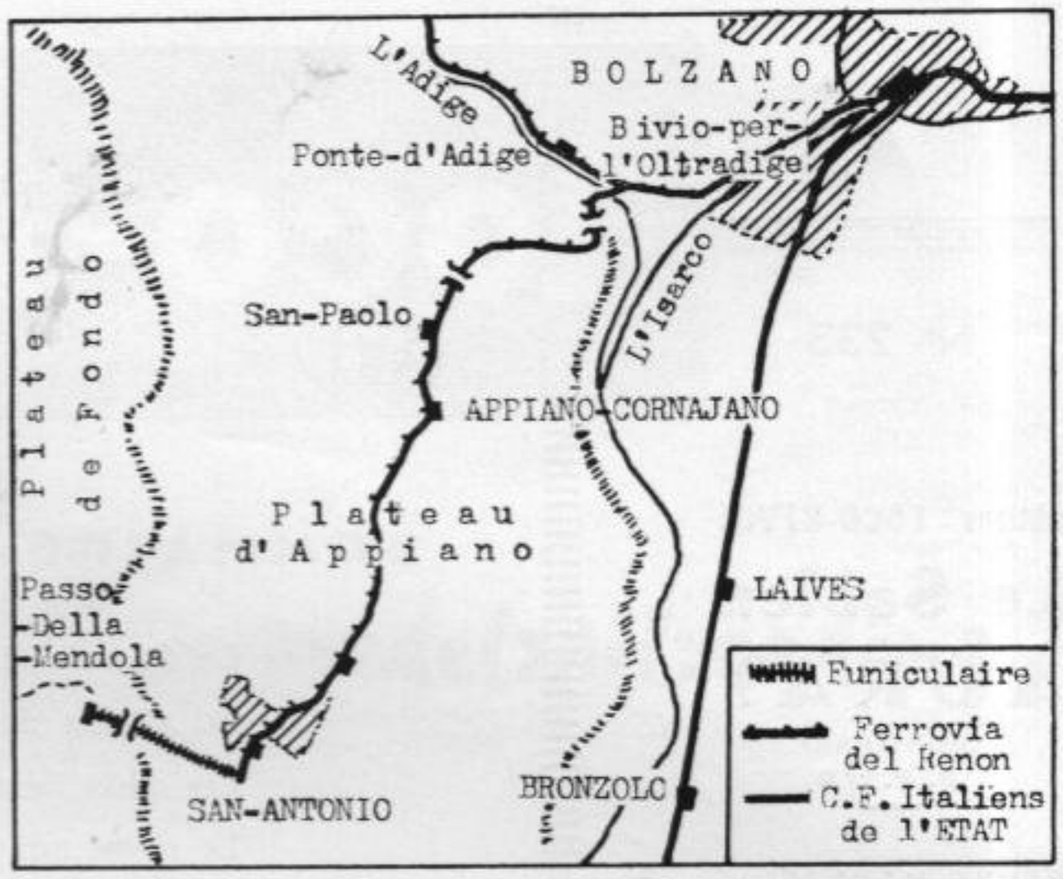
(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 36.50

Bolzano-Mendola
dans les Dolomites

Texte et photo C. BIANCA

Nebenbahn inden dolomiten Bolzano-Mendola.

The Bolzano-Mendola line in the Dolomites.

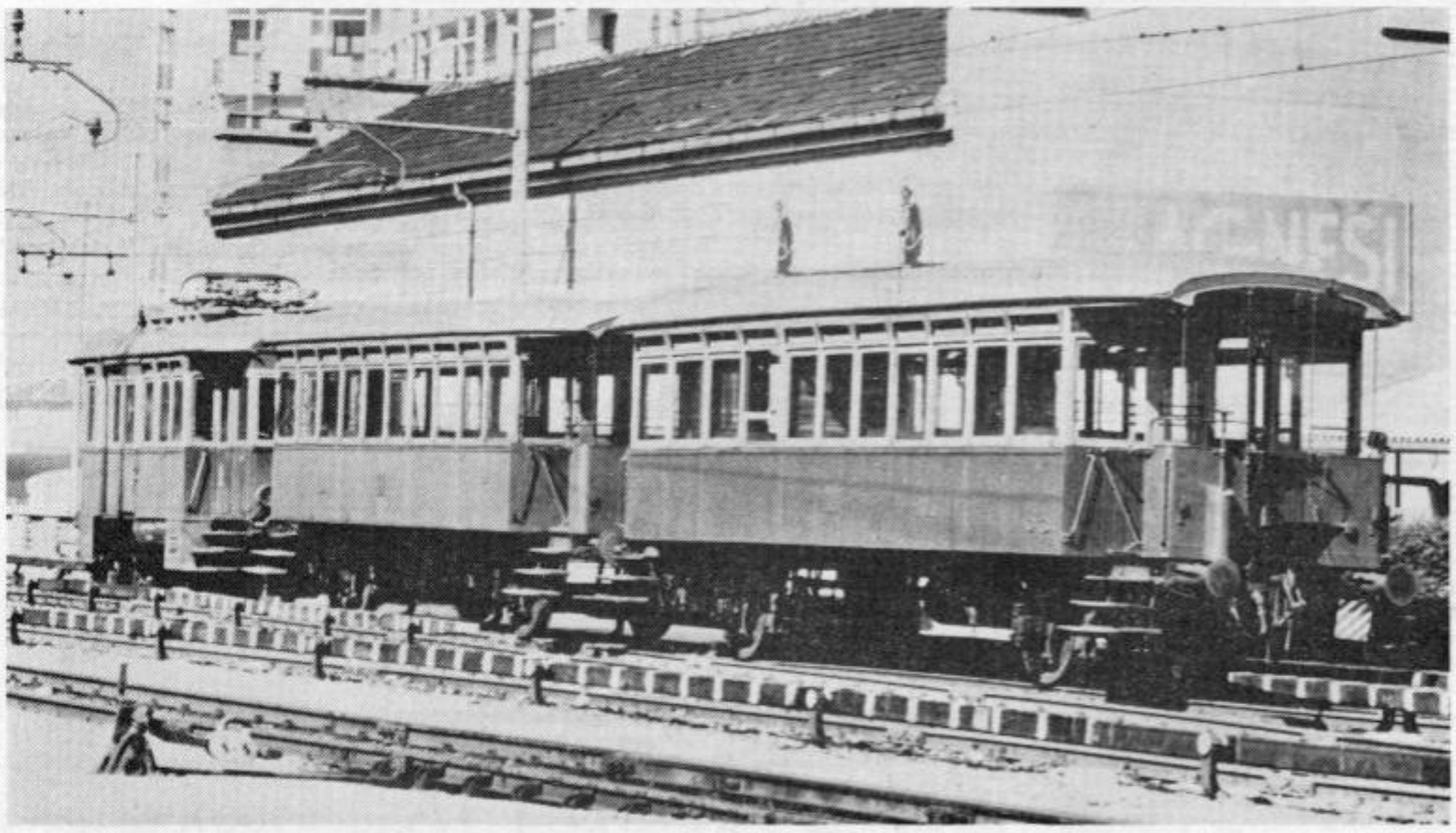


Dès l'année 1906, la « Societa per la Ferrovia Transatesina-Bolzano » exploitait une ligne ferroviaire qui, partant de la gare principale de Bolzano, capital du Sud-Tyrol au confluent de l'Isarco et de l'Adige, rejoint en direction sud-ouest San Antonio en passant par Caldaro. Un funiculaire construit également par la Ferrovia Transatesina, relie San Antonio au col de la Mendola, célèbre passage qui fait communiquer la vallée de l'Adige avec le Val di Sole. Il y a quelque temps, le réseau entier a été repris par la A.S.A., compagnie municipale des transports de Bolzano.

Au départ, le chemin de fer Bolzano-Mendola emprunte sur 4 km les voies de la ligne de l'Etat Bolzano-Merano-Malles-Venosta, bifurque ensuite vers le Sud et circule alors jusqu'au terminus sur sa propre voie. La longueur totale de la ligne, qui est en voie à écartement normal (1,435 m), est de 18 km. Le rayon minimum des courbes est de 120 m et le degré de pente maximum 6,2 %. De Bolzano (gare principale) jusqu'à la bifurcation de la ligne de l'Etat, la prise de courant se fait par troisième rail, en raison de la différence des courants d'alimentation des deux compagnies. Les motrices du C. F. Bolzano – Mendola prennent donc leur courant d'alimentation par frotteurs latéraux jusqu'à Bivio per l'Oltradige, point de la bifurcation ; ensuite les pantos sont montés et le chemin de fer est alors alimenté jusqu'à San Antonio par caténaire légère (type tramway) en 1 500 V courant continu.

Actuellement, la compagnie procède par endroits au remplacement des traverses ainsi qu'au renouvellement du ballast. La structure de la voie fait en général bonne impression.

Un train omnibus du C. F. Bol-



A Bolzano un " train " de deux voitures.

Ein aus ganzen zwei Wagen bestehender " Zug " in Bolzano.

In Bolzano, a two coach train.

zano - Mendola se compose d'une locomotive-automotrice et de deux voitures à plateformes. Les véhicules sont à deux essieux. Les engins moteurs ont été fournis par General Electric de Milano, et les premières unités livrées sont encore en service (4 machines).

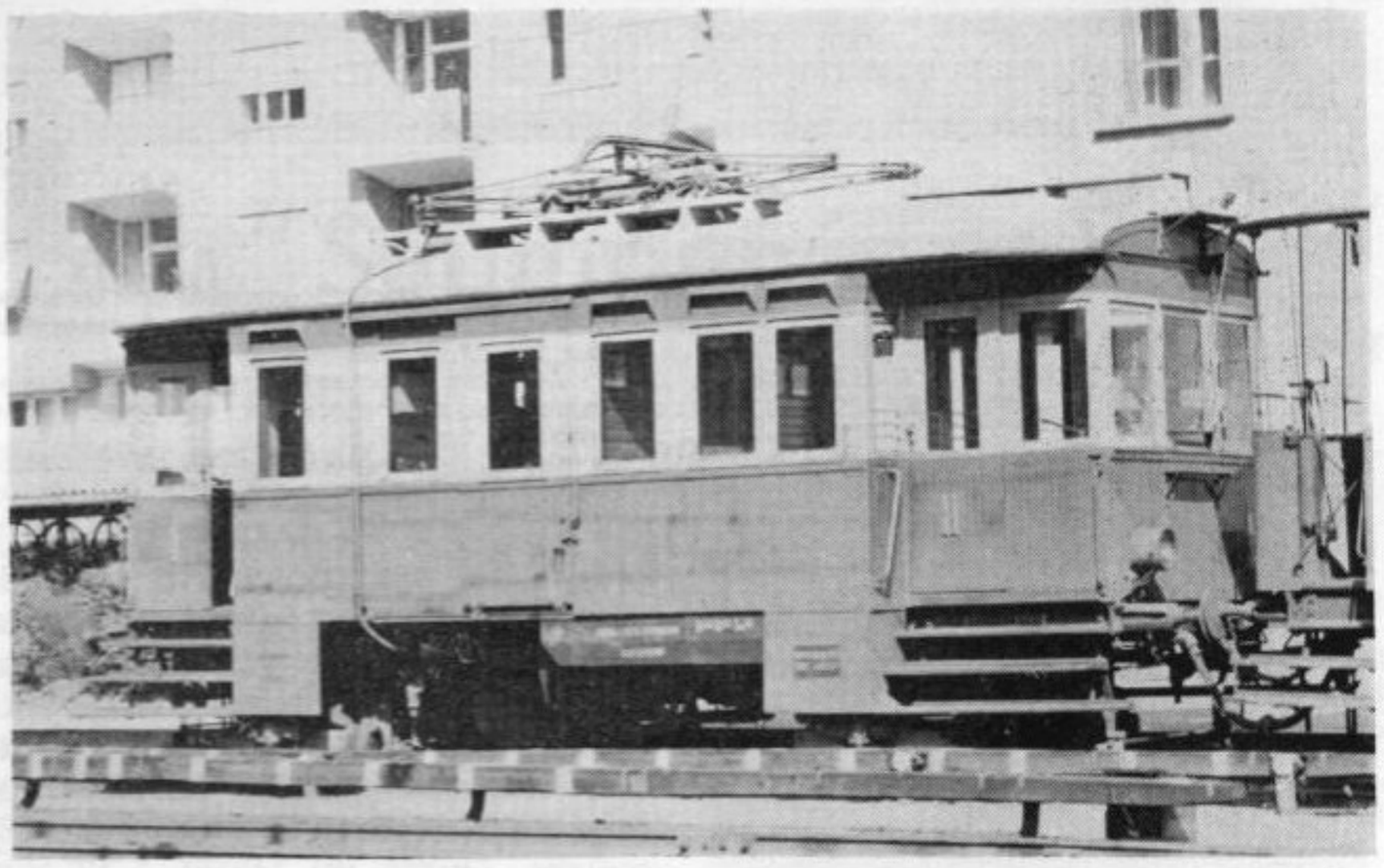
Le train quitte Bolzano par la voie d'attente de la gare principale. Outre cette voie, il existe également une voie de garage, sur laquelle une rame est stationnée pendant la journée.

A Caldaro, situé à 15 km de Bolzano, les deux remorques sont décrochées. Etant donné que la gare de Caldaro est en cul de sac, il faut que la motrice — presque toujours complète — contourne les voitures dételées. Le conducteur arrête sa machine derrière l'aiguillage de bifurcation vers San Antonio et met lui-même l'aiguillage en bonne position. La machine peut alors quitter Caldaro. Toutes les manœuvres sont exécutées avec une rapidité et précision qui feraient honneur à un chemin de fer principal.

Entre Bolzano (alt. 244 m) et San Antonio la ligne monte de 269 m. Durée du trajet : 40 minutes pour Caldaro, 47 minutes pour San Antonio.

L'appellation « locomotive-automotrice » peut être considérée comme exacte, étant donné que ces machines remorquent également des trains marchandises légers entre Bolzano et Caldaro. Ce sont principalement des wagons frigo et foudre qui transitent sur cette ligne. car à part quelques wagons plats pour le transport de ballast, la compagnie elle-même n'a plus de matériel marchandises en service. Seuls quelques couverts, témoins d'une activité passée, sont remisés à Caldaro où se trouve le dépôt de la compagnie.

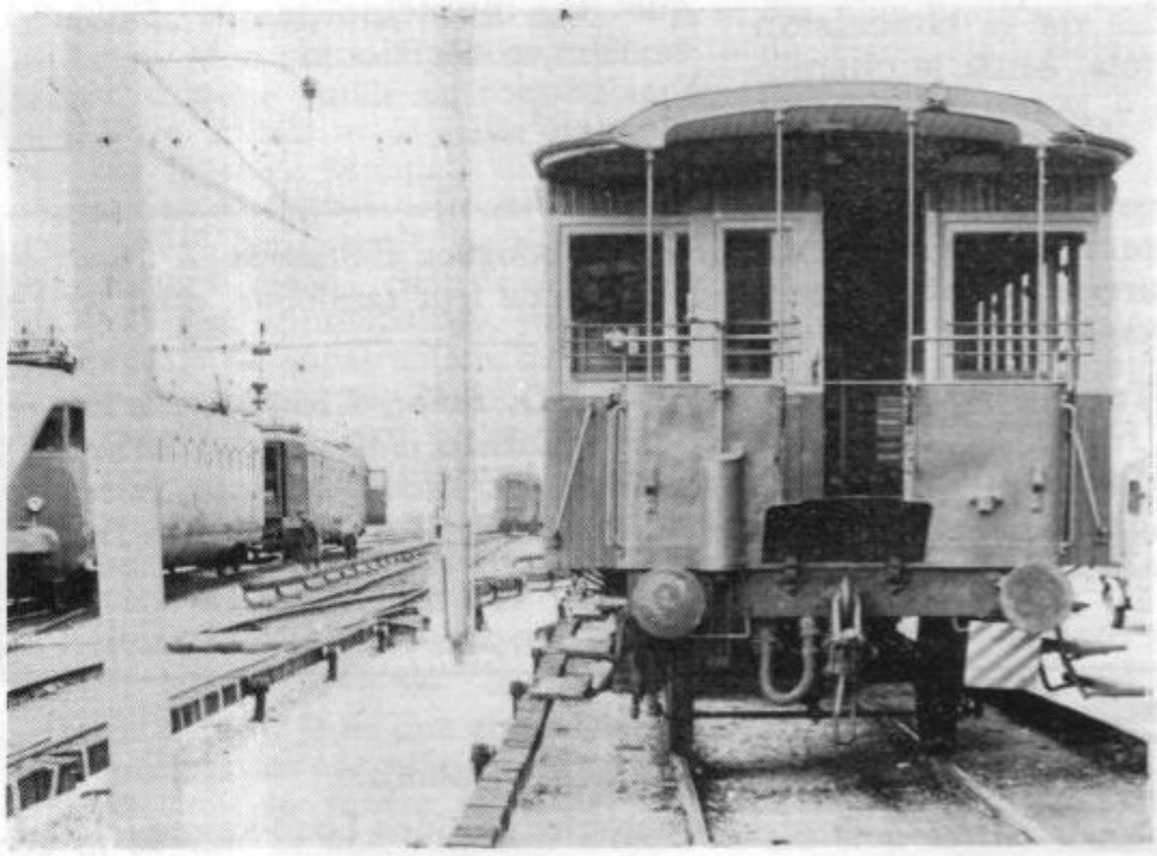
Comme nous l'avons déjà dit



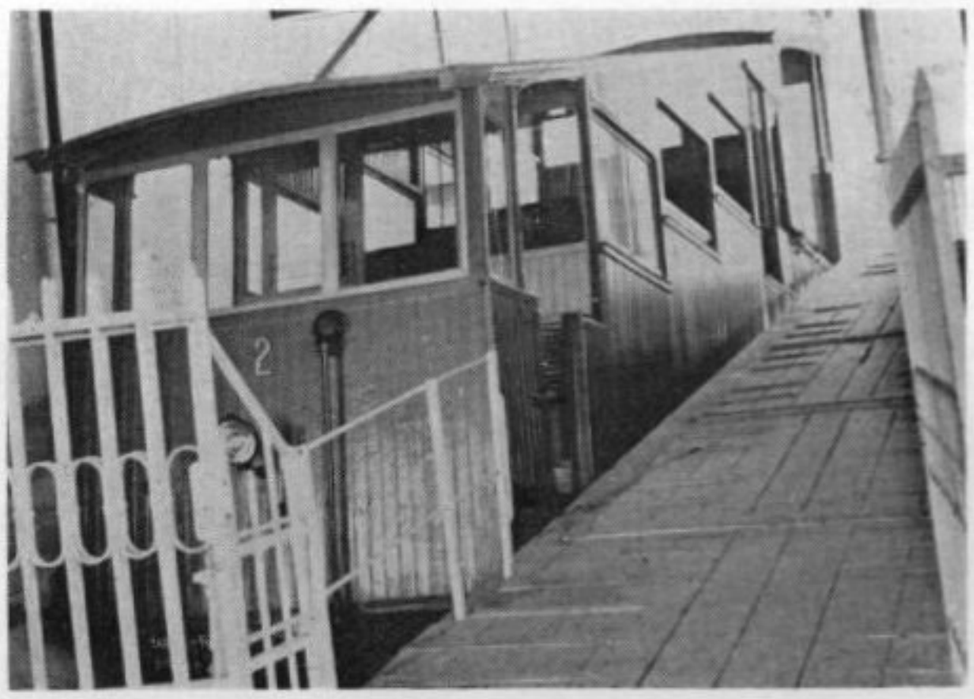
Le dépôt, et une automotrice " à tout faire " 1° et 2° classe en gare de Bolzano.

Das Bw in Caldaro und ein " Vielzweck " - Triebwagen 1. und 2. Kl. im Bahnhof Bolzano.

The depot and an all service Electric car in front of Bolzano station.



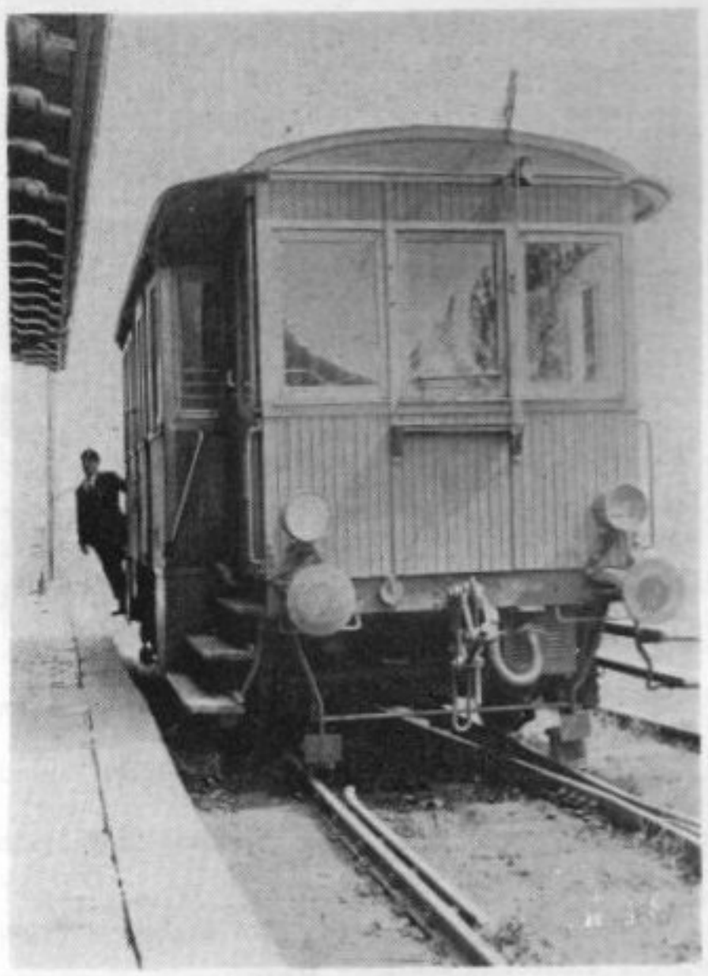
Ci-contre : à Bolzano, extrémité d'une voiture à deux essieux.
Links : Stirnansicht eines zweiachsigen Wagens.
Opposite : In Bolzano, an end view of a two axle passenger car.



Le funiculaire San Antonio - Mendola et une vue impressionnante sur le viaduc.

Seilbahn San Antonio - Mendola und ein eindrucksvoller Blick auf ein Viadukt dieser Bahn.

The San Antonio - Mendola funicular with an impressive view on the viaduct.



Sur cette vue de l'extrémité de l'automotrice ASA du C.F. Bolzano-Mendola, on distingue les deux petits balais chasse-pierres caractéristiques, que l'on retrouve sur les c.f. Suisses

Auf dieser Stirnansicht eines ASA Triebwagens kann man die zwei kleinen charakteristischen Bahnräumer erkennen, wie man sie auch bei den Schweizer Eisenbahnen findet.

On this end view of an ASA Bolzano-Mendola electric car, can be seen the two small rail brushes and guards which are usual on Swiss Railways.

plus haut, un funiculaire relie la gare de San Antonio à Mendola. Celui-ci s'élève de 850 m par une rampe considérable, longue de 2 kilomètres, à travers tunnels et viaducs impressionnants. Le terminus du « funicolare » se trouve à 1 360 mètres. Durée du trajet : 18 mn.

La compagnie est autorisée à exploiter la ligne Bolzano - Mendola jusqu'aux termes de la concession accordée autrefois. Ainsi le chemin de fer Bolzano - Mendola sera exploité jusqu'en 1965. Mais déjà les autocars de l'A.S.A. ont remplacé presque tous les trains de l'horaire initial. (Quatre trains seulement — deux dans chaque sens — sont encore assurés par jour.) Ces mesures sont vivement critiquées par la population qui préfère de toute évidence le train aux cars. Souhaitons que cette réjouissante unanimité en faveur du chemin de fer fasse que la municipalité de Bolzano revise ses décisions.

*

COMMUNIQUÉ...

Les Editions LOCO-REVUE sont en mesure de fournir à lettre lue les catalogues ci-dessous. A noter que pour les marques imprimées en **gras,** nous adressons l'édition Hiver **1963/64** de leur catalogue, pour les autres, le catalogue **1962/63** reste valable provisoirement pour cette nouvelle saison.

Akane, **Allard,** *Arnold Rapido, Athearn,* **Baby-Trains, Bassett Lowke O et HO,** *Biller,* **Claude,** *Eheim, Faller, Fleischmann, Hamblings,* **Hamo,** *Haug, Hornby-Acho,* **Hornby Dublo,** *Jep, Jouef,* **Kibri,** *Kitmaster, Kleinbahn, Liliput, Lone Star,* **Mærklin, Model Tramway System,** *Model Prodotti,* **Peco,** *Pocher,* **Preiser,** *Rivarossi, Rokal,* **Tenshodo,** *Tourelle,* **Tri-Ang Anglais, Trix Anglais,** *Trix Allemand, Vau-Pe, Vionnet,* **Vollmer,** *Wesa, Wiad,* **Walkers & Holtzapffel.**

Voir notre tarif catalogue page 480 de notre Revue de Novembre 1962 ou au verso de la page 6 de notre prix-courant.

CATALOGUE FLEISCHMANN 63/64

Toujours aussi attrayant, le nouveau catalogue Fleischmann 63/64 est également disponible.

Franco aux Editions Loco-Revue : 2,25 F.

Wagon pour Transport d'Automobiles HZ type TA 60 de la S.T.V.A.

Cliché S.N.C.F.

Le matériel classique pour transport d'automobiles ne répondant qu'imparfaitement aux besoins du trafic moderne (vitesse limitée à 100 km/h, plancher supérieur non étanche, impossibilité de recevoir des véhicules excédant une largeur de 1,72 m.), un nouveau wagon porteur à deux étages, dénommé TA-60, fut mis en service en 1960.

Construit par la Sté Nouvelle des Ateliers de Vénissieux et exploité par la Sté des Transports de Véhicules Automobiles, ce wagon convenant pour toutes les natures de transport (voitures neuves sortant d'usine ou véhicules accompagnés), satisfait à des impératifs de roulement, de suspension et de freinage qui lui permettent d'être incorporé dans des trains roulant à 140 km/h. Le TA 60 peut transporter 8 voitures de dimensions moyennes ou 10 petites et offre de nombreux avantages sur le type classique notamment sur les facilités et rapidités de chargement et déchargement. La généralisation de son emploi a donc été décidée.

Caractéristiques principales : Tare 15 t., long. chargement inf. : 16.200 m. ; long. du pont supérieur 16.750 m. Frein KE. GPA.

Il existe 3 sous séries d'aspect identique : la 1ere : charge 10 t. admise en régime ABC, non " RIV " ; la seconde : 10 t./ABC/S ; et la troisième : 10 t./ABC/S et SS, autorisée à circuler à 140 km/h. pour trains auto-couchettes.

NOTA : La construction à l'échelle de ces wagons sera bientôt traitée en nos pages

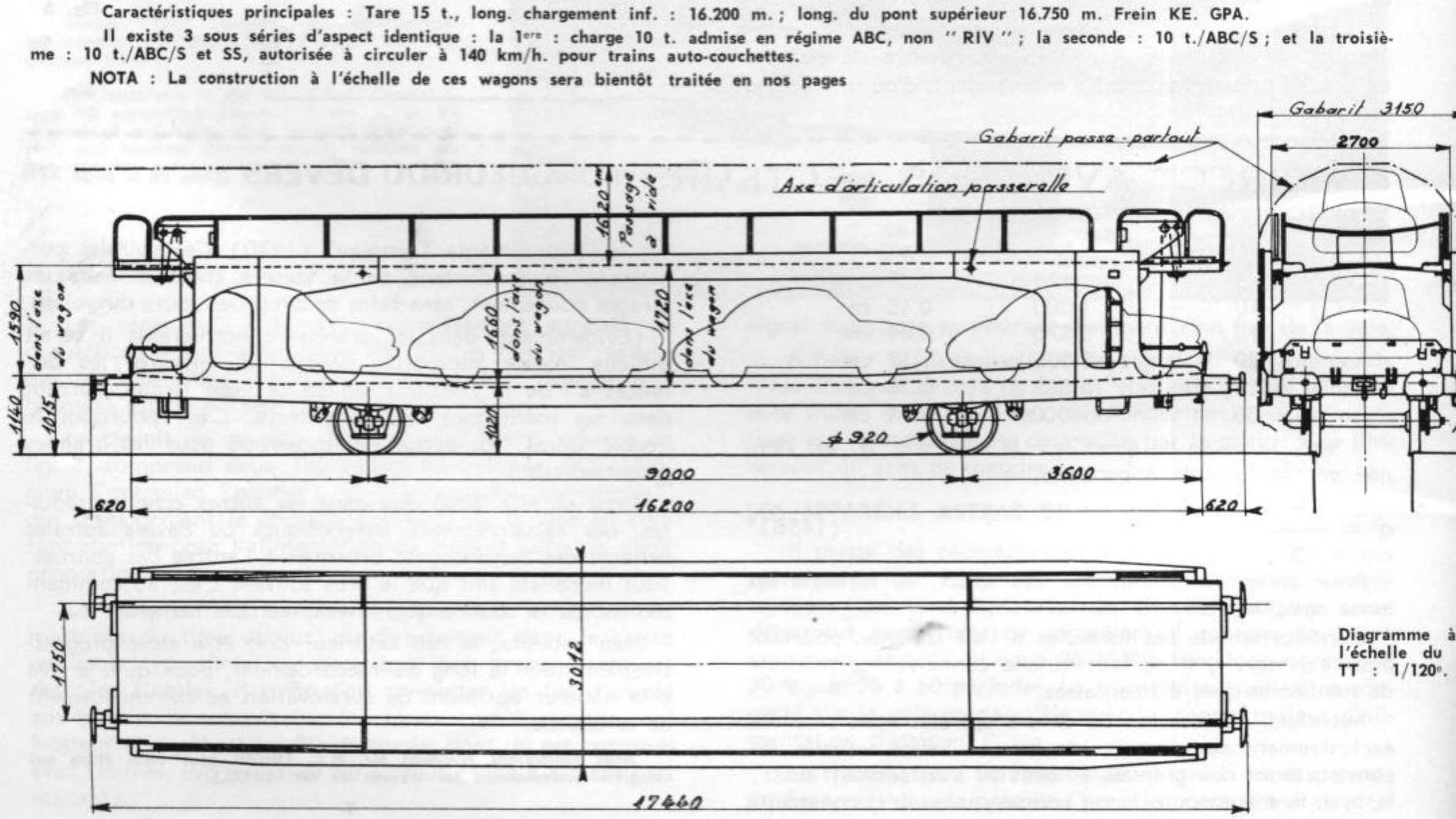


Diagramme à l'échelle du TT : 1/120e.